

A szegedi katonai repülés első világháború utáni történetéhez



A 2002-ben Pusztay János szerkesztésében megjelent, *A szegedi repülés története* című nagyszerű könyv levéltári források nyomán történő kiegészítésére vállalkozik jelen tanulmány, a szegedi repülés 1918. november és 1921 közötti történetére vonatkozóan.

1918. októberének végén, az utolsó olasz offenzívával párhuzamosan a Monarchiát alkotó államok egymás után jelentették be elszakadásukat. Ezt követően már a birodalmi érdek helyett természetesen az immár független nemzetállamok saját érdekeit képviselték a sebtében alakult fegyveres milíciák, törekedve arra, hogy a majdani hadseregük számára minél több fegyvert – ezen belül repülőgépet is – megszerezzenek. Ebben a „harchban” nekünk kevés babér termett, csak elvétele sikerült a magyar repülőknél hazahozni gépeiket. Az újonnan formálódó magyar repülőcsapat csak az ország területén található repülőanyaggal számolhatott, ezek pedig a repülőgépgyáraknál és az ország területén lévő alakulatok állományában voltak.

Az egyik legjelentősebb repülőpótszázad (Fliegerersatzkompanie) Szegeden működött a háború alatt és az 5-ös számot viselte (Flek 5). Ezt kiegészítendő egy repülőgépjavító-műhely (*Flugzeugwerkstätte*) is telepítettek Szegedre, így a legnagyobb magyar repülőállomás működött itt. A repülőanyag számbavétele rögtön a háború befejezése után megkezdődött, 1918. november 6-án Szendrey Lászlót bízták meg a szegedi repülőtelep átvételével és vezetésével.¹

1918. november 10-én a század jelentése pontos képet ad az egység állapotáról. E szerint a repülőtér teljesen rendben, az ott lévő 12 hangár (2 vashangár 4-4 gépre,

4 betonhangár, 2 fahangár 4-4 gépre és 4 Lord hangár 2-2 gépre) kb. 50 repülőgép befogadására alkalmas, ezeken kívül motor- és sárkányjavító műhelyek (12 vas és 3 fa műhely hangár), valamint kb. 300 ember számára elegendő légénységi barakkok alkotják a reptér felszerelését. A kőből épített tisztai épület (étkezdé és iroda) már tető alatt, de még nem volt teljesen kész. A légénység létszáma 100 fő.

Szendrey László főhadnagy parancsnoksága alatt Kern Dezső főhadnagy pilóta és Derzsy István tartalékos főhadnagy megfigyelő, valamint 2 műszaki tiszt szolgált a században. Altisztek közül Takács Nándor őrmester, Háhn Ádám szakaszvezető és Szijszántó Sándor szakaszvezető tábori pilóták teljesítettek szolgálatot az egységénél. Mivel azonban Szegeden a kiképzés folyamatban volt, természetesen számos pilóta-tanonc is itt tanult repülni – szám szerint 6 tiszt és 13 altiszt állt a kiképzés valamely fokán.

A század gépállományát 18 db felszállásra kész repülőgép jelentette – ezt kiegészítette a javítóműhely mintegy 50 javításra szoruló gépe – amelyek „csak kisebb akciórádiusszal bíró esetleg karhatalmi utakra és tanulási célokra. Tekintettel használt motorukra postaszolgálatra kevésbé alkalmasak.” A gépek a következők voltak:

Albatros B.I (kétkormányos)

24.66 (145 LE, Hiero-motor)
 Albatros D.II:
 53.11 (160 LE, Daimler-motor)
 Aviatik B.II (kétkormányos)
 34.48 (145 LE, Daimler-motor)
 Brandenburg B.I (kétkormányos)
 176.52, 176.55 (100 LE, Mercedes-motor)
 Brandenburg C.I: 27.57, 61.16, 61.68, 67.04, 67.32,
 (160 LE Daimler-motor), 269.31, 269.61 (185
 LE Daimler-motor),
 Brandenburg C.I (kétkormányos) 27.53, 27.81,
 61.15, 68.63 (160 LE Daimler-motor)
 Lloyd C.II: 42.04, 42.46, 42.67
 (145 LE Hiero-motor)
 és 7 db Knoller C.II 119-es fel nem szerelve.²



A háború utáni első napok légi forgalmáról nem sokat tudunk, de fennmaradt egy jelentés, miszerint november 5-én egy repülőgép Szegedről Budapestre való repülés közben Monor vasútállomás közelében lezuhant. A monori állomásparancsnokság a nagy értékre való tekintettel intézkedést és szakemberek kiküldését kérte.³ Valószínűleg a gép behozatala végett indult november 13-án egy másik repülőgép 2 pilótával és egy szerelővel Albertfalváról, és még aznap mindkét gép sikeresen vissza is tért oda.⁴

1918. november 12-én született meg a rendelet, amely hivatalosan is létrehozta a magyar repülés intézményrendszerét és kísérletet tett a repülőalakulatok szabályozására is. A Légi csapatok parancsnokságának alárendeltségében 2 csoportparancsnokságot hoztak létre, Budapest és Arad központtal. – ez utóbbi alá pedig szegedi repülőosztály elnevezéssel utalták az egykori kiképző századot.⁵ A volt repülő-pótszázad szinte egy az egyben alakult át a szegedi repülőosztállyá. Miután Szegeden teljes nyugalom volt, csupán kisebb zavargások fordultak elő, repülő karhatalmi beavatkozásra nem volt szükség – ami ebben az időben más repülőosztályok jelentős erőit lekötötte. Propaganda repüléseket pedig rö-
 cédulák és feladat hiányában nem végzett az osztály. Időközben a parancsnok személye is változott, Horváth István százados vette át az irányítást (november 21-én már biztosan ő a parancsnok).⁶

November 13-án még csak 7 repülőképes és 10 javítás alatt álló gépet jelentettek a 28 jó és 17 javítás alatti motor mellett.⁷ A közelben állomásozó repülő-pótszázadoktól sikeresen átrepült gépeknek és a javítóműhelynek köszönhetően november 14-én az osztály már 25 felszállásra kész gépet jelentett.⁸ A demarkációs vonal kijelölése nyomán ugyanis megindultak a szerb és román csapatok, és számos repülőterünket elfoglalták. Ez történt a lugosi reptérrel is.

November 10-én a légügyi kormánybiztos arról rendelkezett, hogy a lugosi és az újvidéki repülőter anyagát szállítsák Szegedre – Újvidéket még aznap elfoglalták a szerbek. Másnap azonban már Aradról repült át Szegedre 3 ott állomásozó lugosi repülőgép, míg a délután folyamán egy újabb gép landolt az aradi reptéren, de a többi egyelőre Lugoson maradt.⁹ November 14-én már a következők jelentették az Aradi Csoportparancsnokságnak: „A repülőteret román őrség vette át, melynek meg van hagyva, hogy a régi tisztek közül senkit ne engedjen a repülőterre és onnét semmit elvinni. (...) A tisztek ma Szegedre utaztak.”¹⁰

Az osztály rendelkezésére álló, startra kész gépek száma 1918-ban:¹¹

XI.22.	XI.24.	XI.25.	XI.26.	XI.27.	XII.2.	XII.6.
6	8	9	6	6	6	6

1919-re az előző évi változások nyomán a Hadügyminisztérium felmérte a helyzetet – a rendelkezésre álló erőket és anyagokat – és újabb módosításokat eszközölt a szervezetrendszerben. Szegedet ez annyiban érintette, hogy az osztály az 5. repülőosztály elnevezést kapta és egy repülőkülönítményt rendeltek alá Kecskemét állomáshellyel. (Az aradi repülőosztály a 6. számot kapta.) Meghatá-

rozták az egyes osztályok számára kiutalandó gépek számát is, azonban míg az ország többi alakulata leginkább a repülőgépgyárakból számíthatott új gépekre, addig a szegedi, kecskeméti és aradi osztályok ellátását a Szegeden lévő készletből kívánták megvalósítani. Az előírt gépmennyiség Szegeden 8 db kétüléses volt, Kecskeméten 4 db, Aradon pedig ugyancsak 8 db kétüléses felderítőgépnak kellett volna üzemelni.¹²

Az osztály repülőgép-állománya 1919. január-március:

Hivatalos feladatoknak azonban a sze-

gedi és aradi osztály sem tudott megfelelni, hiszen működésüket a franciák intézkedései ellehetetlenítették. A Korbuly László parancsnoksága alatt tevékenykedő aradi osztály repülőtere 1918 utolsó napjaiban, a demarkációs vonal újabb módosítása miatt veszélybe került. Emiatt a szegediek is megpróbálták kivenni részüket az Aradon fellelhető repülőanyag megmentéséből, ráadásul az ő anyaguknak egy részét is ki kellett menekíteni Aradról.¹³

1918. december 30-án jelentették, hogy

Dátum
5. repülőosztály
Szeged

I. 24.

6 db repülőgép

II. 3. (kiutalandó)

Albatros B.I24.66×

Albatros D.II53.11

Brandenburg C.I

27.53×

27.57

27.81×

61.15

67.04

67.32

68.63×

269.67

Knoller C.II

119.07

119.08

leszerelve jó:

Knoller C.II 19.03

Lloyd C.II 42.04

42.46

42.67

42.68

III. 1.

Brandenburg C.I

27.81

61.68

67.32

Knoller C.II

119.07

119.08

Budapesten:

Brandenburg C.I27.57

Debrecenben összetörve:

Brandenburg C.I2 69.67

javítás alatt:

Brandenburg C.I63.03

javítás alatt, motor nélkül:

Brandenburg

C.I 27.16

61.231

69.119

× kétkormányos

az 5. repülőosztály felszerelésének bevagonírozása befejeződött, és ezt január 4-én át is szállították Szegedre a legénység egy részével együtt. Ugyanakkor a repülőképes gépeket légi úton szállították ide, összesen 8 darabot, emellett 10-12 vagon repülőanyagot (főleg orosz eredetű gépeket) sikerült megmenteni. A 6. repülőosztály anyagát december 31-én kezdték bevagonírozni és 8-án be is fejezték, ám a Szegedre tervezett átszállítás megghiúsult.¹⁴ A január 9-én kelt jelentés részletesen

beszámol erről: „...az eddig Aradon állomásozó szegedi 5. és aradi 6. röposztályok anyagának bevagonírozása a tegnapi nappal befejezést nyert. Az indítható gépek Szegedre lettek átrepülve és a legénység egy része már szintén bevonult. A szállítmány azonban (50-60 vagon) még mindig az aradi állomáson áll, mert a francia parancsnokság azt lefoglalta, csupán a csukott vagonok közül sikerült néhányat kerülő utakon az aradi állomásról elhúztatni. A szállítmányt azonban

mégis meg akartuk menteni és rendeltetési helyére juttatni, ez a legutolsó kísérletünk azonban nem sikerült, mert a francia parancsnokság mielőtt a szállítmány a legközelebbi állomásra bejutott volna már intézkedett, hogy a szállítmányt azonnal hozzák vissza Aradra. Ekkor érintkezésbe léptünk a francia parancsnoksággal, mely határozottan kijelentette, hogy a szállítmányt semmi szín alatt sem fogja Aradról kiengedni, hanem alakít egy vegyes bizottságot, amely megállapítja, hogy az anyagnak melyik része magyar és melyik része osztrák gyártmány, mert ők csupán a magyar gyártmányú anyagot hajlandók Aradról elszállítani.”

A jelentés beszámol a Szegeden tapasztalható nehézségekről is, miszerint „a már Szegedre megérkezett légénység részére ott az elszállásolásra rendes hely egyáltalán nincs, Monti főhadnagy ki a légénységet Szegedre vezette, a légénység kérelmére jelenti, hogy a légénység tényleg nincs megfelelően elhelyezve”.¹⁵ Ezért a szegedieknek leginkább a zsúfoltsággal kellett megbirkózniuk ebben az időszakban. A 6. repülőosztály tisztikara és maradék légénység egyelőre Aradon maradt, de semmi nemű repülőgéppel vagy anyaggal nem rendelkezett. A zavaros politikai viszonyokra tekintettel Korbuly azt javasolta, hogy az osztály felszerelés nélkül maradjon ott, és ha a helyzet annyira javul, hogy újra felszerelhető, lássák el gépekkel és minden egyéb anyaggal őket. A helyzet azonban nem javult, és az aradi egységet rövidesen Békéscsabára helyezték át.

A Tanácsköztársaság ideje hadiállapotot és újabb szervezeti átalakításokat jelentett. A március 24-én kiadott első intézkedések még számoltak a szegedi 5. repülőosztállyal és ennek alárendeltségében a kecskeméti különítménnyel,¹⁶ ám a helyzet változása folytán a következőkben már Kecskeméten szervezték meg az 5. repülőszázadot. A század új parancsnoka, Matzenauer Hugó erre a következőképpen emlékezett vissza:

„1919. év április végén, Stromfeld Aurél, a vörös hadsereg vezérkari főnöke magához rendelt, közölte velem, hogy a Szegeden és Kaposváron elhelyezett repülőszázadok az általános hadihelyzet következtében feleslegessé váltak. Szegeden Horthyék a francia csapatok védelme alatt kezdenek gyülekezni. A szegedi század feloszlátását már folyamatba tette és a gépeket Kecskemétre helyezte át.”¹⁷

Ez valóban így is történhetett, hiszen április 19-én, az ekkor már Kecskeméten állomásozó 5. repülőszázad állományát nagyrészt a volt szegedi egység gépei alkották: 4 db Brandenburg C.I (27.81, 67.04, 68.63, 169.183) és egy Knoller C.II (119.08).¹⁸ A szegedi repülők tehát nem vettek részt a Tanácsköztársaság harcaiban.

A Szegeden megalakított Károlyi Gyula nevével fémjelzett ellenforradalmi kormány viszont 1919. júniusban megkezdte a „magyar nemzeti hadsereg” felállítását. Ennek részeként egy június 6-án kelt rendelet intézkedett a nemzeti hadsereg, közte egy repülőszázad felállításáról, melynek tervezett állománya a következő volt: 8 kétüléses repülőgép, 12 tiszt, 37 altiszt, 25 órvezető és katona, ezek közül 5 tiszt és 8 altiszt pilóta, valamint 5 megfigyelő tiszt. De emellett rendelkeztek a repülőgép-javító műhely állományáról is, továbbá előírta, hogy „a szegedi repülőcsoport parancsnokság a francia csapatok által lefoglalt repülőgépekről és más repülőanyagról tegyen ide jelentést, hogy visszaadásuk iránt a szükséges lépések megtehetők legyenek. A repülőgép-javító műhely üzemképes állapotba helyezendő.”¹⁹

A kérés kedvező választ kaphatott, mivel a szegedi 1. repülőszázad június végétől több bevetést is teljesített, de ezek kivétel nélkül felderítésre és propaganda tevékenységre szorítkoztak.

A Tanácsköztársaság katonai vezetésének a kezdetektől az volt a meggyőződése, hogy a szegedi csapatok a románokkal kar-

A század ismert repülései 1919. június-augusztusban:²⁰

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Útvonal	Feladat
VI. 29.	Hippich	Schwáger	Szeged–Kkfháza–Kecskemét–Szeged	felderítés, propaganda
VII. 5.	Horváth	Pálffy	Szeged–K'dorozsma–K'halas–Szatymaz–Szeged	felderítés, propaganda
VII. 12.	Gehring	Homonnay	Szeged–Kkf–Kistelek–Szeged	felderítés, propaganda
VII. 20.	Gehring	Wilczek	Szeged–Kalocsa–Paks–Dunapataj–Szeged	felderítés, propaganda
VII. 28.	Szendrey	Nedeczky	Szeged–Szentés–Csongrád–Mezőtúr–Hódmezővásárhely–Szeged	felderítés
VII. 28.	Albl	Szabó	Szeged–Kkf–Kecskemét–Szeged	propaganda
VIII. 3.	Haág	Sanvéber	Szeged–Kkf–Kecskemét–Szeged	felderítés
VIII. 4.	Haág	Sanvéber	Szeged–Kistelek–Kecskemét–Kiskőrös–Szeged	felderítés, propaganda
VIII. 5.	Haág	Sanvéber	Szeged–Kiskunmajsa–Kecskemét–Szeged	felderítés, propaganda

öltve akarnak bevonulni az ország még meg nem szállt területeire, így júliusban folyamatos megfigyelés alatt tartották Szegedet. Ez elsősorban a kecskeméti 5. repülőszázad feladata volt. Például már egy június 1-i felderítés alkalmával azt jelentették, hogy Új-szegeden 12 db autóra szerelt repülő elhárító ágyú, Szegeden pedig 4 db repülő elhárító ágyú a reptéren, valamint 7 francia repülőgép és 5 javítás alatt lévő repülőgép (Albatros típusú) látható. De számos esetben észleltek Szeged irányából illetve irányába közlekedő repülőgépeket, ezekről azonban csak ritkán volt eldönthető, hogy francia vagy „fehér” repülőgépek voltak.

A Tanácsköztársaság bukásával a nemzeti hadsereg is készülődhetett a bevonulásra, ehhez azonban – egyebek mellett – megfelelő számú repülőgépre is szükség volt. Július 27-én a hadügyminiszterhez azzal a kéréssel fordultak, hogy Bethlen grófon keresztül Bécsből szerezzenek be gépeket, mivel „a jelenleg rendelkezésünkre álló, illetve a közeljövőben Szegeden elkészülő csekély számú géppel (összesen 10 gép) a repülő csapatok nem lesznek képesek a rájuk háruló feladatoknak (propaganda, felderítés, harcban való részvétel, bombatámadások, összeköttetés a csapatok között stb.) megfelelni”.²¹ Öt repülőszázad felállítását tervezte a katonai vezetés és ehhez 40-45 repülőgép megvásárlását tartották szükségesnek, ám ez minden bizonnyal nehézségekbe ütközhetett,

mivel jó egy héttel később már mérsékeltek az igényeket, eszerint: „...a közeljövőben bekövetkező hadműveletek végrehajtásához Bécsből sürgősen Szegedre küldendő: (...) lehetőleg nagyszámú, de legalább 12 repülőgép, 600 km-t felülmúló akció rádiusszal, a gépek nagyobb részének a pilótán kívül megfigyelő befogadására is alkalmasnak kell lennie...”

A fővezérség augusztus 12-i, Siófokra történő átköltözéséről szóló távirat beszámol arról, hogy az „összeköttetés végett Szegeddel szándékunk Siófokon repülőteret improvizálni és ide Győrből 2-3 repülőgépet hozni. Kérek egy rádióállomást Siófokra és egyet Szegedre. Ha nem lehet Budapestről Szegedre rádióállomást irányítani, akkor kérem a Bécsben már megvett rádióállomást Jugoszlávián át Szegedre küldeni. Bethlen István tudja, hogy hol van Wienben elrejtve a rádióállomás”.²²

Időközben a Dunántúlra visszavonult repülőszázadok mellett Szegeden is gyülekeztek a repülők. Augusztus 24-én már a következők alkották a szegedi alakulatot:²³

Tényleges pilótatisztek (14): Czapáry Jenő, Haág Ágoston, Horváth István és Martinek Vince századosok, valamint Bardon (Barátossy) Ferenc, Cserich (Csontos) Ferenc, Ertl József, Gehring István, Keksz Edgár, Kern (Szentkirályi) Dezső, Misik (Csepreghy) Béla, Szendrey László, Weiserschütz (Gyiressy) Sándor és Weldin Ferenc

főhadnagyk.

Tényleges megfigyelőtisztek (14): Harsányi Gábor, Homonnay Tibor, Höss Lajos, Jakab Jenő, Kados Imre, Krause Bruno, Majthényi Gyula, Molnár Sándor, Richter Károly, Rotarides Waldemár, Schwager János, Szely Lajos, Wilcek (Magyar) Sándor és Wilwerth (Szentnémedy) Ferenc főhadnagyk.

Tényleges műszaki tisztek (2): Fabinyi Elek százados és Schuff Alfréd főhadnagy.

Tartalékos pilótatisztek (4): Albl (Ágotai) István, Győri Vilmos, Hippich Frigyes és Luczenbacher Raoul főhadnagyk.

Tartalékos megfigyelőtisztek (10): Csonka (tengerészrepülő), Gatkiewitz (osztrák), Héjjas Iván, Hofmann Ernő, Imre János, Monty Gábor, Nedeczky Károly, Poppe Kornél, Sanweber (Eperessy) József és Schmerd Dezső főhadnagyk.

Tartalékos műszaki tisztek (3): Bakos Ferenc, Horváth Károly és Kende Béla.

Altiszti pilóták (3): Brat (Mészáros) Péter, Hoffart (Hadverő) János és Kolba Árpád.

Ugyanakkor a szegedi katonai kerületi parancsnokság hamarosan jelentette, hogy a francia városparancsnokságtól olyan értesítést kaptak, miszerint a városkormányzóságot szeptember 10-ével Konstantinápolyba helyezték át, Szegeden csak Charpy tábornok és némi francia csapat marad. Valószínűnek tartották, hogy ezután sor kerül a város románok általi megszállására, így engedélyt kértek a nyersanyag (fa, bőr, vasárú) és a repülőgép-javító műhely nyersanyagainak és szerszámainak eladására. A fővezérség a

tényleges román katonai bevonulás esetére elrendelte a fegyverzet és egyéb katonai cikkeknek az elrejtését. Ami pedig nem rejtethető el, azok eladásába beleegyezését adta, továbbá rendelkeztek a tartalékos tisztek és a legénység szabadságolásáról is – ám arról nincs információ, hogy a románok bevonultak volna Szegedre.²⁴

A bevonulás tehát elmaradt, október 12-én pedig napvilágot látott „a Repülőcsapat tagozása és alárendeltségi viszonyainak szabályozása”.²⁵ A Fővezérség mindenkori székhelyén lévő Repülőcsapat Parancsnokság alárendeltségében létrehozták a Szegedi Repülőcsapat Parancsnokságot, amely alá a szegedi repülőszázad, a szegedi repülőgépjavító-műhely tartozott (ezenkívül Szombathelyen és Budapesten egy-egy repülőszázadot, Siófokon pedig egy repülőkülönítményt alakítottak ki). A Repülőcsoport Parancsnokság a szegedi Kerületi Parancsnokságnak rendelték alá, parancsnoka pedig Czapáry Jenő százados lett.²⁶ A repülőszázad parancsnoka Horváth István volt. November 26-án egy újabb szervezési módosítás után a Duna-Tisza közén szerveződő hadosztály hadrendjébe állították be. Bár a század tevékenységéről nem, de személyi állományát és harci erejét illetően rendelkezünk néhány adattal a fennmaradt jelentésekből:²⁷

A repülőgépjavító-műhely parancsnoka Martinek Vince százados volt,²⁸ a század állománya 1919. december 15-én: 4 tisztt, 4 altisztt és 35 fő legénység.

A repülőgép-javító műhely parancs-

Dátum	Tiszt	Legénység	Repülőgép	Ló	Kocsi	Autó	Mozgókonyha	Puska	Geppuska
1919. XI. 30.	11/9	44	3	2	1	1	2	17	4
1919. XII. 5.	11/9	44	3	2	2	1	2	17	4
1919. XII. 10.	9	46	3	2	1	2		20	4
1920. II. 1.	8-2	49	3					20	4

noka Fabinyi Elek százados volt, a műhely állománya 1919. december 15-én: 5 tisztt, 2 altisztt és 109 fő legénység. A szegedi Körletparancsnokság 1920. II. 1-én a következőt jelentette: „Tekintve, hogy a legénység kb.

Parthiscum

95 százaléka iparos és hasonló foglalkozású, nagyobb igényekkel rendelkezik a mai szűkös élelmezési, ruházati és fűtési viszonyok miatt. Csakis a tisztek beható és alapos iskolázása

tudja csillapítani a bizonyos mértékben indokolt követeléseket, amelyek károsan hatnak a légénység szellemére. Alkalmazhatóságuk foka kívánnivalót nem hagy hátra.”²⁹

Miután az osztrák békeszerződés, és annak tartalma – miszerint tilos repülőcsapat felállítása, továbbá a polgári aviatikát is megbénítja – nyilvánosságra került, a katonai vezetés joggal tartott attól, hogy Magyarországra is hasonló tiltások várnak. Ennek megelőzésére dolgozta ki a légügyi osztály annak tervezetét, hogy a leszerelt magyar katonai aviatika polgári köntösben támadjon fel. Így a trianoni békeszerződést megelőzve a Kereskedelmi Minisztériumban létrehozták a rejtés legfelső szervét, a II. (légiforgalmi) szakosztályt, élén Petróczy István alezre-
dessel. A polgári repülés szerveként pedig 1920. február 11-én megalakult a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT), amelynek publikus célja a légiforgalom fejlesztése, valójában azonban az előbbi mellett a cél „a repülőcsapat felfegyverzése és készenlétben tartása” volt. A MAEFORT tulajdonába kerültek – (olykor fiktív) vásárlások útján – a korábban kincstári tulajdonban lévő repülőanyagok, számos egyéb ingatlant pedig használt, így a szegedi repülőtér is, amely az akkori kimutatás szerint a város

tulajdonában állt, területe pedig mintegy 60 kataszter hold. Az örökös katonai gyakorlatként nyilvántartott reptéren eszerint tisztviselő épület állt konyhával, továbbá 4 légénységi épület és 4 hullámbádog hangár, 8 millió korona értékben.³⁰

A MAEFORT összegyűjtötte az ország területén maradt és az Ausztriában titokban vásárolt repülőgépeket, hogy megindíthassa a légi forgalmat. Ez 1920. október 11-én 22 forgalmi, 20 iskola-repülőgépet és 60 javítható repülőgépet jelentett. Már 1920. tavaszán elindították az első próbajáratot: május 12-én 15.30-kor indult Albertfalváról egy postagép, Risztics János pilótával és Barkász Emil kísérelővel és 16.50-kor sikeresen leszálltak Szegeden 1600 darab Új Nemzedék című újsággal. A folyamatos repülőjárat azonban csak november 7-én, a háború után megrendezett első repülőnap keretében indult el. A Szeged és Budapest közötti forgalomból azonban csak az 1920. december második felének adatai ismertek:³¹

A MAEFORT-tal párhuzamosan a pilóták kiképzésére Szombathelyen létrehozták a Kiképző Osztályt (KIKO). Szegeden a MAEFORT forgalmi állomásával egyidejűleg a KIKO kiképző állomása is létesült és 1921. május 5-ig működött. Az előzőnek Király Kornél, az utóbbinak Horváth István volt

Dátum	Repülőgép	Budapestről indult	Szegedre érkezett	Megjegyzés
XII.18.	HOP 18	11.24	13.10	
XII.19.	HHP 3	11.15	igen	
XII.29.	HJ 106	11.48	13.00	
XII.29.	HJ 105	11.45	13.15	
XII.31.	HHP 3	Igen	igen	
XII.31.	HJ 106	13.05	igen	Motorhiba miatt Pakmáson simán kényszerleszállt. Posta és gép továbbítva
		Szegedről indult	Budapestre érkezett	
XII.18.	HHP 3	Igen	10.30	
XII.19.	HOP 18	9.45	10.45	
XII.25.	HJ 106	9.50	nem	Nagy köd miatt visszatért
XII.28.	HJ 106	Igen	12.35	
XII.28.	HJ 105	Igen	igen	Utasrepülés
XII.31.	HJ 106	12.15	13.51	
XII.31.	HJ 105	igen	igen	

a vezetője, majd 1921. május 6-tól a két állomás Szegedi Repülő Állomás néven öszszevonták Király Kornél vezetésével. Az 1920. évi szegedi pilótaképzésről és egyéb repülő tevékenységről a fenti postarepüléseket kivéve iratanyag sajnos nem maradt fenn.

Az 1921-es tevékenység azonban szinte teljes egészében fennmaradt Kontraszty Endre leletmentő munkájának köszönhetően, aki 1947. július 5-én a repülőtér volt tiszti épületének romjai között megtalálta az 1921-es Századnaplót, megmentve az utókornak.

gárok száma és típusa a Szövetségek közötti Ellenőrző Bizottságnak benyújtott dokumentumból ismert. HL Honvédelmi Minisztérium (továbbiakban: HM) iratai. 4700/Eln. D. – 1921.

³ HL PDF iratai. 18/bk. 29. doboz.

⁴ HL PDF iratai. 123/bk. 29. doboz. A második jelentés szerint egy november 12-én simán leszállt repülőgép ügyében intézkedtek, de nem valószínű, hogy egy héten belül Szegedről Budapestre tartó útja alatt két gép is kényszerleszállt Monornál – így a két jelentés valószínűleg ugyanazon gép mentéséről számol be.

⁵ HL PDF iratai. 94/bk. 29. doboz.

⁶ HL PDF iratai. 157/bk. 29. doboz.

⁷ HL Magyar Tanácsköztársaság (továbbiakban: MTK) iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 63. doboz.

⁸ HL PDF iratai. 128/bk. 29. doboz.

⁹ HL PDF iratai. 125/bk. 29. doboz.

¹⁰ HL PDF iratai. 169/bk. 29. doboz.

¹¹ HL PDF iratai. 157/bk., 253/bk., 260/bk., 296/bk., 332/bk. 29. doboz. A startkész repülőgépek száma látványosan csökkent november közepéhez képest, az okát sajnos nem tudni.

¹² HL PDF iratai. 217/bk. 30. doboz. Az aradi osztály kiutalásából ismert három Brandenburg C.I felderítőgép, amelyek Szegedre átrepültek: 26.06, 61.15, 61.68.

¹³ A belgrádi egyezmény a demarkációs vonalat többek között a Maros mentén Szegedig, majd innen a Szabadka–Baja–Pécs vonaltól északra a Drávaig vonta meg, és bár az egyezmény szerint a polgári közigazgatás a magyar kormány kezében marad, a szövetségeseknek joguk van megszállni a stratégiaiailag fontosabb helyeket. December 23-án

Ennek tárgyalása azonban már – egyrészt helyszűke miatt, másrészt mivel már mások megtették – nem tartozik a tanulmány tárgykörébe.³²

CZIRÓK ZOLTÁN

JEGYZETEK

¹ Hadtörténelmi Levéltár (továbbiakban: HL), Polgári Demokratikus Forradalom (továbbiakban: PDF) iratai. 1/bk. 29. doboz.

² ¹ HL PDF iratai. 100/bk. 29. doboz. A han-

újabb módosítást hajtottak végre a kijelölt demarkációs vonalon, de még ez sem érintette Szegedet. December 31-én az Apáthy–Berthelot-féle tervet értelmében mind Arad, mind pedig Szeged a demarkációs vonal sávjába került volna – ám ezt sem a román, sem a magyar oldal nem fogadta el. Ám a román és szerb csapatok ellentéte miatt a franciák egy semleges zónát, egy demilitarizált övezetet hoztak létre a két sereg között, ahova francia csapatok vonultak be január 10-ig, emiatt Arad, majd Szeged is francia felügyelet alá került. Így azonban az Aradról átmentett, valamint a szegedi repülőanyag használata is akadályoztatva volt.

¹⁴ HL MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 63. doboz.

¹⁵ HL PDF iratai. 11496/37. – 1919. 30. doboz.

¹⁶ HL MTK iratai. 737/bk. 37. oszt. 27. doboz

¹⁷ Matzenauer Hugó visszaemlékezése. Közlekedési Múzeum (továbbiakban: KM) Archívuma, Kézirattár 552/969.

¹⁸ HL MTK iratai. 348. sz. 110. doboz.

¹⁹ HL Horthy-kori katonai kerületi parancsnokságok iratai. M. kir. szegedi körletparancsnokság, 2181/el. ko.1. – 1919., 9. és 12. melléklet, 1. doboz. A Repülőgép-javító műhely előírt állománya: 5 tisz, 6 altiszt, 107 rendfokozat nélküli katona, 4 ló, 4 jármű. A repülőszázadhoz előírt állomány még: 4 ló, 3 kocsi, 2 autó.

²⁰ HL MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 63. doboz.

²¹ HL Vezérkari Főnökség (továbbiakban: VKF) iratai. 16/hdm. – 1919. 1. doboz.

²² HL VKF iratai. 251/hdm. 1. doboz.

²³ HL Honvédelmi Minisztérium (továbbiakban: HM) iratai. 1798/bk. 37. oszt. 980. doboz.

²⁴ HL VKF iratai. 1043/hdm. – 1919. 1. doboz.

²⁵ HL VKF iratai. 1698/I.b. – 1919. 1. doboz.

²⁶ A parancsnokságot 1920. elején a HM 10507/1. – 1920 számú rendelettel megszüntették, mivel fölöslegessé vált. Személyzete a szegedi repülőszázadhoz vonult be. Állománya 2 tisztt, 2 altiszt és 6 legénységi állományú személy volt.

²⁷ HL VKF iratai. 2353/I.a. – 1919. A tisztek-nél szereplő két szám közül az első az élelmezési állomány, a második az ütközeti állomány kimutatásában szerepel. Az 1920. február 1-i kimutatásnál az első szám a tisztek, a második az altisztek számát mutatja.

²⁸ Martinek Vince eredetileg osztrák állampolgár volt. 1887-ben Brünn-ben (Szátyországy) született, elemi iskoláit és négy polgári osztályt Budapesten végezte, majd mint tiszthelyettes egy gyalogezredhez osztották be. Mint századparancs-

nok, hadtest repülőcsopórt-parancsnok, majd repülő pótcsoport-parancsnokként tevékenykedett a háború végéig és 1918. novemberének elején a repülőcsopórt vezetésének indoklása szerint „magyar honosításának ügye különösen sürgős és rövid úton való elintézésé ajánlatos”.

²⁹ Vesztyényi János: A magyar katonai repülés 1920–1945. HL Tanulmánygyűjtemény, 2787. 16.

³⁰ Vesztyényi: i. m. 34–35.

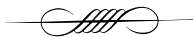
³¹ Kimutatás a MAEFORT által végzett posta-repülésről 1920. nov.–dec. KM Archivuma, Okmánytár 508/968.

³² A Századnapló egyes részeit Pusztay János is tárgyalja könyvében, kivonatos feldolgozását pedig Kakuszi József végezte el és adta közre. Kakuszi József: Álom és tragédia. Századnapló, 1921, Szeged. 1992, *Magyar Szárnyak*, 113–120.

„A légszeszvilágítás a városban legesleg első kezdetét vévé,
a gyermekek mindenüttí éljenzésével.”¹

„Magyarországy címere tündökölt gázfényben...”

A szegedi gázszolgyáltatás kezdeteiről



140 éve történt e különös illumináció, kivilágítás Wagner sörcsarnokával szemben, a mai Széchenyi téren. A korabeli tudósítás szerint elsősorban a gyerekeknek okozott nagy örömet, és csodálkozást². Hogy a felnőttek mennyire várták ezt a technikai újítást, arról nem maradt fenn tudósítás, de bizonyára számukra is megnyugtató volt, hogy ezentúl nagyobb biztonságban járkaálhatnak az utcákon, mert a lámpák jobban világítanak....

A közvilágításnak már volt előzménye Szegeden, hiszen 1827 óta találkozhattak lámpásokkal az utcán járók. A szegedi közvilágítás egy 1833-as előterjesztést leszá-

mítva, amikor a megszüntetését javasolták hatékonyságát miatt „zavartalanul” üzemelt a szabadságharc bukása után is. Ezt fontos megemlíteni, mivel kevés városnak volt közvilágítása a XIX. század első felében, és azok közül is néhány helyen abbamaradt éppen a szabadságharc alatti, illetve az azt követő zavaros időkben. Szegeden is szükség volt az 1850-es évek elején a közbiztonság megerősítésére ekkor tették kötelezővé a – hordozható – lámpával való járást, illetve a záróra rendeletet szigorították. Ugyanakkor folyamatosan növelet az utcai lámpák számát is, ez utóbbi részben lakossági kérésre